Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2928**

15. Wahlperiode 19. 04. 2004

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Brüderle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/2786 –

Arbeit und Befugnisse des Havariekommandos

Vorbemerkung der Fragesteller

Vor über einem Jahr hat das Havariekommando in Cuxhaven seine Arbeit aufgenommen, doch bis heute gibt es Kritik daran, dass das Havariekommando weder ausreichende Kompetenzen habe, noch umfassend zuständig sei.

So wurde in der Presse z. B. darüber berichtet (Bremer Nachrichten vom 31. Dezember 2003, Ostfriesen-Zeitung vom 11. März 2004), dass die „Andinet“ am 21. Dezember 2003 600 Giftfässer in niederländischen Gewässern verloren habe, worüber die Niederländer das Havariekommando am 22. Dezember 2003 unterrichteten, doch die den niederländischen Gewässern am nächsten liegende Insel Borkum wurde durch das Havariekommando nicht informiert, weil man nicht zuständig sei.

In Fachdiskussionen wird immer wieder kritisiert, dass das Havariekommando kein Durchgriffsrecht habe (z. B. Cuxhavener Nachrichten vom 10. Januar 2003), sondern dieses letztlich vom guten Willen aller Beteiligten abhänge. Dies kommt z. B. durch § 9 Abs. 3 der Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Einrichtung des Havariekommandos zum Ausdruck, wo dem Leiter des Havariekommandos nur eine weitestgehende fachliche Unabhängigkeit eingeräumt wird.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Mit der Einrichtung des Havariekommandos am 1. Januar 2003 haben Bund und Küstenländer in Partei übergreifendem Konsens eine gemeinsame Einrichtung geschaffen, die zwei für ein effektives Notfallmanagement zentral wichtige Anforderungen erfüllt: Das Notfallmanagement bei schweren Schiffshavarien („Komplexen Schadenslagen“) erfolgt aus einer Hand; es gibt kein Zuständigkeitsgewirr und auch keine negativen Kompetenzkonflikte. Das Havariekommando hat außerdem – anders als die frühere Einsatzleitgruppe ELG –

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 16. April 2004 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

eine klare, monokratische Entscheidungsstruktur mit weitest möglicher fachlicher Unabhängigkeit ihres Leiters.

Die diesbezügliche Vorschrift in § 9 Abs. 3 der Bund-/Küstenländer-Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos hebt die besondere Stellung des Leiters des Havariekommandos heraus und schöpft dabei den durch Artikel 20 Grundgesetz (Demokratieprinzip) vorgegebenen Rahmen aus. Dem Leiter des Havariekommandos steht mit der Stabsorganisation im Einsatzfall und der Auftragstaktik ein Führungsinstrument zur Verfügung, das sich allgemein auch in sonstigen Bereichen der Gefahrenabwehr bewährt hat und in den entsprechenden Ausbildungseinrichtungen und Führungsakademien gelehrt wird. Die zentrale Einsatzleitung erlässt bindende Zielvorgaben und koordiniert die Einsatzkräfte, die Erledigung der Aufträge übernehmen die Einsatzkräfte im Wege der Auftragstaktik. Dies ist einheitliche, straffe und zugleich flexible Führung.

1. Befindet sich das Havariekommando zurzeit im vorläufigen Wirkbetrieb oder im Wirkbetrieb, und wenn letzteres, seit wann?

Unter dem Eindruck der Tankerkatastrophe „PRESTIGE“ vor der spanischen Küste wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) und den Küstenländern festgelegt, dass das Havariekommando seine Arbeit am 1. Januar 2003 aufnimmt. Das Havariekommando befindet sich seit diesem Zeitpunkt im vorläufigen Wirkbetrieb.

2. Wodurch unterscheiden sich „Wirkbetrieb“ und „vorläufiger Wirkbetrieb“?

Der vorläufige Wirkbetrieb unterscheidet sich durch den Wirkbetrieb nur dadurch, dass das Havariekommando derzeit noch in vier verschiedenen Gebäuden des Wasser- und Schifffahrtsamtes Cuxhaven, die alle fußläufig erreichbar sind, untergebracht ist. Die Einsatzfähigkeit des Havariekommandos ist seit dem 1. Januar 2003 gegeben. Dieses wurde in zahlreichen Übungen festgestellt sowie mit zwei Einsätzen zum Jahreswechsel (Schadstoffunfälle im Bereich der Nordsee vor Sylt).

3. Sind die insgesamt 6 Fachbereiche des Havariekommandos immer noch am Standort Cuxhaven dezentral in verschiedenen, teilweise mehrere hundert Meter auseinanderliegenden Dienstgebäuden untergebracht?

   Wenn nein, seit wann nicht mehr?

   Wenn ja, aus welchen Gründen und wann ist mit einer zentralen Unterbringung zu rechnen?

Ja, auf die Antwort zu der Frage 2 wird verwiesen.

Im Zuge der Überlegungen zur weiteren Verbesserung der maritimen Sicherheit sollen nunmehr Havariekommando, Küstenwachzentrum und „Point of Contact“ nach dem Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) in einem Gebäude gemeinsam in Cuxhaven untergebracht werden.

4. Gibt es eine Dienstanordnung an die Behörden des Bundes, unter welchen Voraussetzungen das Havariekommando ein Durchgriffsrecht hat, wenn ja, seit wann und wie lautet diese Dienstanweisung, wenn nein, warum nicht?

In der Kooperationsvereinbarung zwischen den Behörden des Koordinierungsverbundes Küstenwache und dem Havariekommando vom 4. Februar 2003 ist im Einzelnen die Anforderung von Vollzugskräften und Einsatzmitteln, die Zur-Verfügung-Stellung und die Führung durch das Havariekommando im Wege der Auftragstaktik geregelt. Für die Vollzugskräfte des Bundes sind die betreffenden Regelungen in der „Gemeinsamen Dienstvorschrift Küstenwache“ in der Fassung vom 25. September 2003 verbindlich formuliert.

5. Gibt es in den Küstenländern eine Dienstanweisung an die Behörden des jeweiligen Landes, unter welchen Voraussetzungen das Havariekommando ein Durchgriffsrecht hat, wenn ja, seit wann, wenn nein, warum nicht?

Die entsprechenden Regelungen ergeben sich aus der Bund-/Küstenländer-Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (HKV – Verkehrsblatt 2003, S. 31), insbesondere § 8 Abs. 2 und Abs. 3 Satz 1 sowie § 9 Abs. 1 und Abs. 2. Die Vereinbarung ist am 1. Januar 2003, 12.00 Uhr in Kraft getreten.

6. Gibt es seit dem vorläufigen Organisationserlass vom 8. Januar 2003 inzwischen einen aktuelleren Organisationserlass oder einen endgültigen Organisationserlass?

   Wenn ja, mit welchem Datum, und wenn nein, warum nicht?

Der endgültige Organisationserlass des BMVBW datiert vom 20. Oktober 2003 und hat mit sofortiger Wirkung den vorläufigen Organisationserlass vom 23. Dezember 2002 ersetzt. Er ist im Verkehrsblatt 2003, S. 765 öffentlich bekannt gemacht worden.

7. Wie lautet der derzeit gültige Organisationserlass?

Auf die Antwort zu der Frage 6 wird verwiesen.

8. Trifft es zu, dass es durch die Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Einrichtung des Havariekommandos keine Verschiebung in den Aufgabengesetzen des Bundes und der Länder gegeben hat, sondern im Alltagsgeschäft nur ein Kompetenzzentrum geschaffen wurde?

Die Einrichtung des Havariekommandos beruht auf der übereinstimmenden Erkenntnis von Bund und Küstenländern, dass bei komplexen Schadenslagen auf See wegen der nach dem Grundgesetz festgelegten, unterschiedlichen Zuständigkeiten ein einheitliches und koordiniertes Vorgehen aller Einsatzkräfte erforderlich ist. Das Havariekommando steht gem. § 5 HKV unter einheitlicher Leitung eines Bundesbediensteten; eine Änderung gesetzlicher Zuständigkeiten war nicht erforderlich und wäre kontraproduktiv, da das Havariekommando bei komplexen Schadenslagen auf ausgebildete und geübte Einsatzkräfte, -mittel und -strukturen des Bundes, der Länder und Kommunen zurückgreifen muss. Die zentral wichtigen Kernaufgaben des Havariekommandos bestehen daher im Alltagsbetrieb in der Unterhaltung des Maritimen Lagezentrums mit 24-Stunden-Dienstbereitschaft und der Funktion als Kompetenzzentrum (§ 1 Abs. 2 Satz 1 HKV).

9. Trifft es zu, dass im Alltagsgeschäft die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für die Revierzentralen sowie die strom- und schifffahrtspolizeilichen Aufgaben zuständig ist und im Havariefall, den der Leiter des Havariekommandos ausrufen kann, für diese Aufgaben dann das Havariekommando zuständig ist, also zwei parallele Organisationen dafür vorhanden sind?

Einsatzleitende Zuständigkeiten hat das Havariekommando nur im Falle Komplexer Schadenslagen bzw. dann, wenn der Leiter des Havariekommandos aufgrund einer unmittelbar bevorstehender Komplexer Schadenslagen von seinem Selbsteintrittsrecht Gebrauch macht oder wenn er um die Übernahme der Einsatzleitung ersucht wird; zur Stellung eines Übernahmeersuchens ist jeder Vereinbarungspartner berechtigt. In diesen Fällen werden alle verfügbaren Einsatzkräfte und -mittel des Bundes und der Küstenländer dem Leiter des Havariekommandos im Wege der Auftragstaktik unterstellt. Damit werden sowohl eine Parallel-Zuständigkeit, Parallel-Vorhaltung von Ressourcen wie auch die Möglichkeit negativer Kompetenzkonflikte ausgeschlossen. Strom- und schifffahrtspolizeiliche Routineaufgaben des Alltagsbetriebs gehören dezidiert nicht zu den Aufgaben des Havariekommandos, sondern werden von den Wasser- und Schifffahrtsämtern wahrgenommen.

10. Gibt es inzwischen die in § 7 Abs. 2 der Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Einrichtung des Havariekommandos beabsichtigte gemeinsame Dienstvorschrift über die Einzelheiten des Aufwachsens des Havariestabes?

Das Aufwachsen des Havariestabes richtet sich derzeit nach dem zwischen Bund und Küstenländern vereinbarten Betriebskonzept. Hier ist unter anderem geregelt, dass der Havariestab in seiner Erstbesetzung spätestens 45 Minuten nach der Alarmierung im Lagezentrum präsent ist. Der Leiter des Havariekommandos entscheidet dann aufgrund seiner Lagebeurteilung über das weitere personelle Aufwachsen des Havariestabes und weitere Maßnahmen.

11. Wer hat die Fach- und Rechtsaufsicht über das Havariekommando?

Nach dem Organisationserlass obliegt die Fachaufsicht (die die Rechtsaufsicht einschließt) über das Havariekommando bei der Wahrnehmung von Bundesaufgaben dem BMVBW und bei der Wahrnehmung von Landesaufgaben den jeweils zuständigen Ministerien der Küstenländer.

12. Welche öffentlichen Stellen wurden vom Havariekommando nach der Meldung der Niederländer über den Unfall der „Andinet“ am 22. Dezember 2003 wann und aufgrund welcher Dienstanweisung informiert?

Die deutschen Behörden wurden vom niederländischen Coast Guard Center informiert. Erstmalig dokumentiert ist der Unfall der ANDINET als Meldungseingang vom Küstenwachzentrum Nordsee am 21. Dezember 2003 um 14.15 Uhr. Die Information wurde dann umgehend vom Küstenwachzentrum an das Maritime Lagezentrum (MLZ) des Havariekommandos weitergegeben. Kurze Zeit später erhielt das MLZ ebenfalls vom niederländischen Coast Guard Center Informationen über die Ladung. Wie jede andere Meldung wurde auch diese verifiziert. Die ANDINET befand sich zu diesem Zeitpunkt noch weit außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer. Durch das Havariekommando wurden im Anschluss umgehend die zuständigen Dienststellen informiert: Verkehrszentralen, WSP-Dienststellen inkl. Leitstelle, Küstenwachzentrum Nord, sowie

Hafenamt Bremen und die Feuerwehr. Weiterhin erfolgte über die entsprechenden Meldewege eine interne Information des Havariekommandos einschließlich der Unterrichtung des Leiters.

13. Welche Meldewege sind wo wie geregelt, damit die Schifffahrt und die Fischerei vor potenziellen Gefahren wie die der schwimmenden Giftfässer des Frachters „Andinet“ gewarnt werden?

Grundlage der Meldestrukturen sind die Alarm- und Einsatzpläne des Havariekommandos sowie aller beteiligten Partner. Für die Warnung der Schifffahrt wurde, wie unter Frage 12 erwähnt, die Verkehrszentrale Ems informiert, die auch den Seewarndienst durchführt.

Die Schifffahrt und die Fischerei werden über drohende Gefahren gemäß Alarmplan durch den Seewarndienst und über Navtex informiert. Ergänzend gibt das Wasser- und Schifffahrtsamt „Bekanntmachungen für Seefahrer“ heraus. Bei langfristigen Gefahrenlagen wird auch in den „Nachrichten für Seefahrer“ des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie informiert.

Zudem werden einzelne Verkehrsteilnehmer auf der Grundlage von § 55a Seeschifffahrtstraßen-Ordnung im Umkreis des unmittelbaren Gefahrenbereichs per UKW gezielt in Kenntnis gesetzt.

14. In welcher Weise sind die Meldestrukturen bei Unfällen auf See durch das Havariekommando verbessert oder verändert worden?

Die Meldestrukturen bei Unfällen auf See sind durch die Dienstaufnahme des Havariekommandos einheitlich im MLZ gebündelt worden. Dadurch wurden Sachverstand und Kompetenzen konzentriert und die Meldestrukturen vereinfacht.

Im MLZ wird zudem täglich ein Maritimes Lagebild nach mit den Partnern gemeinsam erarbeiteten Kriterien erstellt und vom Havariekommando an die Partner aufgrund gemeinsam festgelegter Meldestrukturen versandt. Das Lagebild wird ständig aktualisiert. Ein wichtiger Punkt ist dabei die Aufzeichnung der Standorte aller auf See tätigen Behördenfahrzeuge (Bund/Land), die einsatzbereit sind.

15. Handelte es sich bei dem Unfall der „Andinet“ am 21. Dezember 2003 um eine „komplexe Schadenslage“, die das Aufwachsen des Havariekommandos zum Havariestab gemäß § 1 Abs. 4 der Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Einrichtung des Havariekommandos auslösen müsste?

Bei der Angelegenheit „ANDINET“ handelte es sich nicht um eine komplexe Schadenslage im Sinne des § 1 Abs. 4 der HKV. Während des Einsatzverlaufes standen alle am Einsatz beteiligten Behörden ständig miteinander in Kontakt und stimmten die Maßnahmen ab. Die zuständigen Behörden baten das Havariekommando sehr frühzeitig, bereits am 21. Dezember 2003, ggf. wenn es notwendig wird, um fachkompetente Beratung (Havariekommando als Kompetenzzentrum).

16. Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen hat der Havariestab nach Eingang der niederländischen Meldung am 22. Dezember 2003 unternommen?

    Wenn nein, aufgrund welcher Erkenntnisse konnte für die Giftfässer eine komplexe Schadenslage ausgeschlossen werden?

Auf die Antworten zu den Fragen 15 und 18 wird verwiesen.

17. Trifft es zu, dass das Havariekommando vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Amtshilfe zur Berechnung der wahrscheinlichen Drift der Giftfässer erbeten hatte und die Hilfe aus Kapazitätsgründen nicht gewährt wurde?

Seit seiner Arbeitsaufnahme arbeitet das Havariekommando sehr eng und vertrauensvoll mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zusammen. Beide Organisationen sind durch Alarm- und Meldestrukturen eng miteinander verknüpft. Der Informationsaustausch wird täglich praktiziert und funktioniert reibungslos. Das erbetene Driftmodell wurde nach der Anforderung durch das Maritime Lagezentrum innerhalb einer Stunde durch die Fachabteilung des BSH zur Verfügung gestellt.

18. War beim Einlaufen der „Andinet“ in den Zuständigkeitsbereich des Havariekommandos der Eintritt einer komplexen Schadenslage möglich, wenn ja, welche Maßnahmen wurden eingeleitet, wenn nein, warum und aufgrund welcher Informationen nicht?

Die Lagezentren der Bezirksregierung Weser-Ems und des Landes Bremen wurden über das MLZ vom Sachverhalt in Kenntnis gesetzt. Die beteiligten Stellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und das Havariekommando kamen nach den ersten Lagebeurteilungen und auf Grund der Lagefortschreibung und Beurteilung zu dem Ergebnis, dass keine komplexe Schadenslage vorlag. Das Havariekommando wurde über alle relevanten Schritte und Entwicklungen zeitnah informiert und stand den betroffenen Behörden in beratender Funktion (Kompetenzzentrum) zur Seite. Maßgeblich für die Einschätzung, dass es sich nicht um eine komplexe Schadenslage handelte, war die Tatsache, dass es sich bei dem Seeschlagschaden auf der ANDINET um eine Lage handelte, die mit den Einsatzkräften- und -mitteln des täglichen Dienstes der zuständigen Organisationseinheiten beherrschbar war. Von keinem der Partner (Bund, Länder) wurde von der Option Gebrauch gemacht, das Havariekommando um die Einsatzleitung zu ersuchen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333